
V
B
J
C



Drogi handlu zbożowego.

przez

J. N. SADOWSKIEGO.

II.

Jest to rzeczą powszechnie wiadomą, że cena zboża każdéj miejscowości w obszarze produkcyjnym o tyle jest niższą od ceny najlepszych targowisk obszaru spożywającego, ile koszta przewozu i zyski pośredniczących w coraz dalszéj sprzedaży wynoszą.

Żeby więc zyskać możność rozpatrzenia się w przyczynach często nader niskich cen różnych okolic obszaru produkcyjnego i zyskać jasny pogląd na środki możliwego ich podwyższenia, trzeba obeznać się dokładnie z wszystkiemi rodzajami używanego przewoźnictwa i ich względnemi kosztami, a następnie ze stosunkami głównych ognisk handlowych pośredniczących w dalszym zbycie zboża za granicę i całym szeregiem zachodzących przytém spekulacyj, a często tylko zastarzałych nawykłości kupieckich, działających na szkodę producenta.

Mamy cztery rodzaje przewoźnictwa używanego w handlu zbożowym: przewożenie na osi, spław na rzekach, transport na kolejach żelaznych i żeglugę morską.

Przewożenie na osi jest najniższym rodzajem przewoźnictwa i tylko na przestrzeni szczupłych obszarów wykonywać się może. Samo wyżywienie koni i zatrudnionych przy nich ludzi wynosi przy transporcie tysiąca kilogramów zboża dziennie 20 kilogramów pożywnéj wartości żyta. Przy odbywaniu dalekich podróży z koniecznémi odpoczynkami, nie można w przecięciu ujechać dziennie daléj, jak mil pięć. Powrót uskutecznia się prawie tym samym kosztem. Transport tysiąca kilogramów żyta zużywa więc na każde mil dziesięć

swéj odstawy 80 kilogramów czyli 8% przewożonego ładunku [1]). Wypada ztąd, że transport żyta wykonywany na osi w odległości mil 125 zużywa cały zapas przewożonego towaru. U pszenicy zwykle o $^1/_3$ droższéj, następuje zużycie całéj wartości dopiero w odległości mil 168.

Obliczenie tego rodzaju, mające tylko konieczność wyżywienia żywych istót na względzie, bez uwagi na zmudę w gospodarstwie, na wynagrodzenie pracy ludzkiéj i strat wynikających ze zniszczenia żywego i martwego inwentarza, bez względu nareszcie na liczne przypadkowe straty zachodzące po drodze, zastosowaném tylko być może do czasów istnienia zaciągów, w których tego rodzaju koszta w policzenie nie wchodziły. Pozorna taniość transportu na osi, wynikała z zapoznania właściwéj ogromnéj drogości, polegającéj na tém, że połowa gruntów (zaciężnych) obsługiwała całą swą wartością drugą połowę (dworską).

A mimo tego handel zbożowy, jeźli miał jakiekolwiek zyski przynosić, nie mógł dobiegać aż do wskazanych poprzednio granic zupełnego umorzenia wartości towaru, tylko zatrzymywać się musiał zdala przed ostatnią metą.

W historyi handlu zbożowego na obszarze produkcyjnym była epoka wyłącznego transportu na osi. Było to w czasach, kiedy po zamęcie gminoruchów, znoszących na czas długi wszelkie wymiany międzynarodowe, żadne z państw nowo utworzonych, nie wzniosło się jeszcze do tego stopnia dobrobytu, który wyższy stopień konsumpcyjny za sobą pociąga. Pierwszy zakres większego bogactwa i zaludnienia, a z niemi i popytu za zbożem zagranicznem utworzył się za czasów cesarzy z domu saskiego i frankońskiego w klinie zawartym między Akwisgranem, Frankfurtem a Merseburgiem. Z przyległości położenia, zaopatrywanie tego klina konsumcyjnego przypadło z ziem obszaru produkcyjnego na Wielkopolskę, Małopolskę i najbliższą zachodniéj granicy część Mazowsza.

Wielkopolska przez Leszno i Głogowę szukała drogi na odstawienie swych zbóż do krajów saskich, a Małopolska za pośrednictwem Krakowa i Sławkowa zastępowała niedobór przyległych jéj od zachodu krain.

Małopolskie zboża szły przez Kładzko nad Elbę, a ubocznie zaopatrywały potrzeby wzrastającego Wrocławia. Ich transport lądowy z dosyć rychłém powstaniem spławów na Odrze, stracił swój charakter lądowy.

---

[1]) Porównaj: Zasady Thünena w *Der isolirte Staat* i obliczenia Roschera w *Nationalökonomik.*

Gościniec zaś zbożowy wielkopolski, zasługuje szczególnie z tego względu na bliższą uwagę, że przez wczesne użycie racyonalnego środka przetrwał epokę zamiany dróg lądowych na spławy rzeczne i aż do obecnéj chwili zatrzymał znaczenie drogi odbytowéj do Saksonii. Stosunkową drogość transportu na osi umiano tu wcześnie złagodzić w sposób przemysłowy.

Na okół miast w obszarze dowozowym Leszna położonych, powstały już w zamierzchłéj przeszłości całe setki wiatraków, które zbywając pośledniejsze mąki na bliższych targowiskach, przesełały wyborowsze mąki do Saksonii. Zyskując przez to towar stosunkowo do wagi zboża o trzecią część droższy, przemysł młynarski umożliwiał dalsze trwanie niezbyt zresztą dalekiéj drogi lądowéj. W późniejszych czasach, wszystkie wiatraki Szmigla, Rydzyny, Rawicza i reszty miast lesznowskiego obszaru, przebudowane zostały na holenderskie i amerykańskie, a oprócz tego na całéj drodze od Głogowy przez Żegań aż po za Kotbus powstała znaczna liczba młynów parowych, która na téj odwiecznéj drodze saksońskiéj, dziś już w komunikacyę kolejową zamienionéj, utrzymuje stały odpływ zbóż wielkopolskich do swych prastarych targowisk.

Przyczyny znanej zamożności téj części Wielkopolski, która wchodzi w zakres obszaru handlowego lesznowskiego i ciągłego przodowania jéj w zaprowadzaniu coraz racyonalniejszych gospodarstw upatrywać trzeba głównie w korzyści, jakie jéj od niepamiętnych czasów nadawało położenie względem drogi zapewniającéj jéj stały a zyskowny odbyt na płody rolnicze.

Zastanowiliśmy się nieco dłużéj nad tą drogą dla tego, że jest ostatnim zabytkiem z naszéj epoki wywozu zbóż na osi. Kierunkiem swym oddala się zaraz z miejsca od spławów Warty, następnie przerzyna w poprzek spławy Odry i Elby, przypominając tém właściwości wszystkich naszych dróg przedspławowych dążących na zachód.

Co do cen miejscowych, jakie w wiekach wywozu osiowego panować u nas mogły, braknie nam wszelkich danych wymieniających je w liczbie monet ówczesnych. Możemy tylko oznaczyć względny ich stosunek do cen saskich, a podług tego określić granice wywozowego obszaru ziem polskich. Uważać bowiem można za niezawodny wynik ekonomiczny z poprzedniego przedstawienia rzeczy, że miejscowe ceny obszarów nadgranicznych polskich najwyżéj wynosić mogły: za żyto $^1/_{125}$ cen saskich za każdą milę oszczędzoną na 125 mil odległości od głównych miast konsumcyjnych, a za pszenicę $^1/_{168}$ cen saskich za każdą milę oszczędzoną na tejże odległości. W Lesznie więc około 60 mil odległém od naj-

ważniejszych targowisk, cena żyta wynosić musiała $^{65}/_{125}$, a cena pszenicy $^{108}/_{168}$ cen saskich. Około 40 mil na wschód od Leszna, w okolicach Opoczna, ceny żyta ($^{25}/_{125}$ cen saskich) stawały się już zbyt niskimi na daleki wywóz, a kres ruchu wielko-handlowego pszenicy sięgać tylko mógł o trzecią część dalej i ustawał zupełnie za Lublinem. Miejscom tym co do odległości od targowisk zachochodnich odpowiadają w Małopolsce i Rusi Jarosław i Lwów. Granice te wynikające z przypuszczeń opartych na bardzo pewnéj podstawie ekonomicznéj, zgadzają się też zupełnie z historycznemi tradycyami, podług których zaraz po za Lwowem i od Bugu ciągnęły się wówczas nieprzejrzane stepy w niezmierność przestrzeni wschodnich, wśród których tylko małe przestrzenie na zaspokojenie miejscowych potrzeb uprawiano.

Dziś transport na osi ogranicza się na dowóz zboża do spławów i do najbliższych stacyj kolei żelaznych. W zamierzonym przez nas celu wykazania przyczyn rozmaitości cen zbożowych w miejscowościach pod nierównémi położonych warunkami, tylko koszta takiego dowozu nas obchodzą. W przekonaniu naszém nie oddalimy się od rzeczywistości, jeżeli po zaszłéj zmianie stosunków włościańskich, obecne przeciętne koszta dowozu na osi w ziemiach naszych oznaczymy w wysokości, jaką Roscher *(Nationalökonomik, Kornhandel)* przed dwunastu laty za przeciętną uważał dla tych stosunków, wśród których je obliczał, t. j. po 5 groszy od centnara na milę. W oznaczaniu więc cen miejscowych zniżających się w miarę cofania się od ostatnich targowisk, policzać będziemy 100 groszy od stu kilogramów na każde mil dziesięć dowozu na osi. O ileby to wyjątkowym stosunkom pewnych miejscowości odpowiadać nie miało, każdy łatwo podług własnych danych, rachunek będzie mógł sobie sprostować.

Już z wykazanéj szczupłości dawnego wywozowego obszaru ziem polskich wynika, że Polska wcześnie musiała szukać innych dróg handlowych i zmiany systemu przewoźnictwa. — Pierwsze początki chwycenia się spławów rzecznych przypadają na czas pierwszego wzrostu Gdańska a mianowicie téj chwili, kiedy miasto to wchodząc w bliższe stosunki z miastami hanzeatyckiemi zapewniło sobie jakąkolwiek pewność żeglugi na morzu baltyckiem i północném.

Największa możliwa taniość przewoźnictwa spławowego w dzisiejszém znaczeniu polega na tém, żeby statki największéj stosunkowo do własności rzeki objętości, niedoznawały żadnych zawad ani fizycznych ani politycznych w spuszczaniu się nurtem rzeki, a pod wodę całe ich szeregi mogły być holowane statkami parowemi, i że-

by tego rodzaju żegluga przynajmniéj przez czas otwartéj wody niedoznawała przerw z chwilowego zbyt niskiego jéj stanu pochodzących.

Daleko było pierwszym początkom spławów naszych do tak określonego wzoru.

Dolne części Wisły, Odry i Niemna zostawały w rękach obcych nieprzyjaźnych Polsce, rzeki polskie miały pełno zawad, zakrętów i mielizn, przytem perjodycznie pojawiający się niski stan wody wśród lata; a budowa statków rzecznych niewstąpiła nawet jeszcze na dobre w zakres dzieciństwa swego. Wśród tych okoliczności niesprzyjających powstaniu regularnych spławów, zmyślność rodzima umiała sobie poradzić w sposób najodpowiedniejszy ówczesnym stosunkom. Wiązano tratwy, obładowując je surowemi wyrobami lasów i zbożem i wszystko razem zbywano u ujść rzecznych. Towar sam się spławiający wiózł towar nieznoszący bezpośredniego spławu; obsługiwał go za śrobotnik zaciężny i spław uskuteczniał się tanio, biorąc przez to górę nad transportem na osi, wciągając coraz szerszy obszar w zakres wielkiego handlu zbożowego.

Ale taki rodzaj początkującego spławiania zboża rzekami, acz zupełnie odpowiadający naturze rzek utrudniającéj szczególnie powrót próżnych statków pod wodę, niemógł się długo utrzymać — bo zboże cierpiało po drodze od rzecznéj i atmosferycznéj wilgoci i przychodziło na targ portowy zwykle w złéj kondycyi.

To dało powód do zbijania obrobionego budulcu i drzewa użytkowego w statki mniéj lub więcéj zabezpieczające przewóz zboża, które koleją czasu przechodząc rozmaite kształty i objętości, zeszły w końcu na używane dziś jeszcze na rzekach polskich galary (dubassy).

W statkach tych znikło już znaczenie towarności drzewa, a nie stanęły bynajmniéj na wysokości normalnych statków stałego przewozu, jakie widzimy w używanych na dolnéj Wiśle i Odrze Berlinki, Jadwigi i Odrzanki.

Spławy rzeczne na tym stopniu pozostawione na małych tylko przestrzeniach mogą współzawodniczyć z kolejami żelaznemi.

Zupełnie normalny spław na Wiśle odbywa się tylko od Torunia do Gdańska. Od Torunia płaci się w czasach średnich wyseełek w przecięciu 33 gr. pol. za sto kilogramów, gdy tymczasem na kołem obiegającéj koleji kosztuje transport stu kilogramów groszy 54. Tu więc jeszcze spław zyskownie współzawodniczy z koleją żelazną, — Ale w górę Wisły od Torunia zmienia się ten stosunek w dość nagłym postępie na niekorzyść spławu. Trudność powrotu pod wodę, zakręty i mielizny stające na przeszkodzie pochodowi

wielkich statków rzecznych są tego przyczyną. Wysokość kosztów transportowych z każdym mil dziesiątkiem wzrasta w progresji arytmetycznéj. W czasie, kiedy poniżéj Torunia koszta transportowe wynoszą około jednego grosza na milę od 100 kilogramów, to w następnym dziesiątku mil wzrastają do dwóch groszy, wyrównywając się z koleją żelazną — w trzecim do trzech i w ten sposób daléj tak, że na górnym Bugu w odległości rzecznéj ośmdziesięciu mil od Torunia wynoszą w przecięciu 9 groszy od 100 kil. za milę i sprawiają, że za pszenicę płaconą w Gdańsku po 30 złp. za sto kilogramów, wysełający po odtrąceniu kosztów transportu, przeróbek i pośrednictwa odbiera tylko około 10 złp.

Z tego powziąść można miarę do jakiego stopnia brak uregulowania łożysk rzecznych i unormalizowania stanu wody na nich przyczynia się do obniżenia cen miejscowych w głębi kraju naszego.

Na Odrze, dolnéj Warcie i Noteci normalny stan spławów sięga daléj wstecz rzeki i ułatwia bardziéj spławy ku Szczecinowi i na kanał łączący je ze Sprewą.

Niemen zbliża się w swych własnościach do Wisły, na Dnieprze porohy przerywają nagle żeglugę, która górą odbywaćby się mogła dosyć normalnie. — Mało używany Dniestr, odznaczający się szczególnie nagłemi zmianami szybkości spadku, jest dziś jeszcze w tym stanie, w jakim go znana publiczności wyprawa Dieduszyckiego za dawnych czasów opisała.

Że zaś uregulowanie całéj sieci rzek podlega daleko większym trudnościom, niż zakładanie koleji żelaznych, dążności dzisiejsze skierowały się w tę stronę. Przewidzieć więc można, że po wykończeniu postanowionéj już ze strony rossyjskiéj [1]) prostéj komunikacji kolejowéj z Warszawy na Mławę do Gdańska, po zbudowaniu przedłużenia koleji Kłajpedzko-Tylżyckiéj do Ełku, nad którą się obecnie toczą rozprawy w izbie pruskiéj, a przez którą Brześć litewski zyska najkrótszą odległość kolejową od Królewca i Kłajpedy, po wysunięciu ostatniéj koleji po za Brześć litewski wgłąb Wołynia, po uskutecznieniu zamyślonego połączenia Lublina i Sandomierza z Warszawą, połączeniu sieci kolejowéj Kongresówki z siecią wielkopolską i szląską, o które się głos publiczny tak silnie domaga i po założeniu projektowanéj prostéj koleji z Poznania do Szczecina, wszystkie spławy rzek naszych w handlu zbożowym opuszczone zostaną, tak, jak już od czasu wykończenia linji od Brodów i Podwołoczysk do Lwowa wszystkie zboża podolskie zwróciły się wyłącznie na siecie koleji galicyjskich.

---

[1]) Podług ogłoszeń pism warszawskich.

Tym sposobem wzgląd na koszta transportowe spławów rzecznych usuwa się sam przez się z zakresu obliczeń naszych, wskazując na pochłaniające dziś wszystko koleje żelazne.

Wpływ zaś kolei żelaznych na unormowanie cen miejscowych w całym kraju, skutkiem zbliżonych do siebie zasad taryfowych, można ująć w bardzo proste prawidła.

W sieci bliskiéj przyszłości, którąśmy w głównych zarysach co tylko przedstawili, Gdańsk, Poznań i Wrocław leżą na głównych węzłach łaczących drogi nasze zbożowe z najlepszemi targowiskami europejskiemi zachodu. Skutkiem prawie równéj od nich odległości przeciętne ceny tych trzech miejsc zbliżają się tak dalece do siebie, że z małą tylko przewagą Gdańska często prawie są równe.

Ceny opłat od transportu kolejowego zboża na wielkie odległości wynoszą łącznie z asekuracją, opłatą od wagonu i naładowania przeciętnie 20 gr. pol. od stu kilogramów na każdy mil dziesiątek.

Mając więc trzy dane: cenę giełdową jednego z naszych zachodnich węzłów handlowych, odległość odeń stacji kolejowéj tego punktu którego cenę miejscową zbadać pragniemy i przestrzeń pozostającego jeszcze do niéj dowozu na osi, zyskujemy od razu żądany rezultat, bo cena miejscowa za 100 kilogramów każdego danego punktu w głębi ziem polskich równa się cenie odnośnéj giełdy węzła zachodniego zmniejszonéj o iloczyn z ilości mil odległości pomnożonéj przez 2 gr. pol. i o iloczyn z ilości mil dowozu na osi, pomnożonéj przez 10 gr. pol.

Od téj zasady, znajdującéj niezmienne zastósowanie na wszystkich przestrzeniach objętych dotąd siecią koleji żelaznych, stanowią wyjątek jedynie miasta będące ogniskami bardziéj rozwiniętego przemysłu, w których dowóz okoliczny nie pokrywa wszystkich potrzeb miejscowego spożywania.

Obawa przesileń ceny, wynikających z chwilowego niedostatku i chęć zyskania wyboru mąk na zaspokojenie zagnieżdżonego tu zwykle bardziéj luxusowego spożywania, skłania te miasta do przytrzymywania u siebie przebiegających zbóż wielkiego handlu ponętą stosunkowo wyższych cen miejscowych.

Małą jest liczba takich ognisk u nas i możemy je wyliczyć. W pierwszym rzędzie stoi Warszawa; najrozleglejszym krajowym przemysłem i liczbą mieszkańców osiągnęła to stanowisko.

Przed powstaniem koleji żelaznych dobiegających do Warszawy, kiedy naturalny jéj obszar dowozowy był szczupły a zasoby Bużańskie mijały ją u ujść Narwi, Warszawa, ograniczona na dowozy górnéj Wisły, zdołała tylko podawaniem bardzo wysokich cen utrzy-

mać się w równowadze popytu i podaży. To téż wówczas ceny warszawskie wyrównywały często cenom gdańskim, a w chwilach obawy przesilenia na stronę popytu przewyższały je nawet. Obecny stopień rozwinięcia się téj sieci kolejowéj, któréj środkiem jest Warszawa, wynosi zawsze jeszcze ceny targowe tego miasta od 20 do 30% nad miarę wykazanéj poprzednio normalnéj zasady cen miejscowych.

Drugiém z rzędu miastem przekraczającém cenami swemi targowemi normę cen wielko-handlowych jest Kraków, nie tyle przez rozległość własnego przemysłu i ilość mieszkańców, ale raczéj głównie przez położenie swoje względem bardzo rozległego obszaru przemysłowego. Górnictwo i hutnictwo górnoszląskie w Prusach w połączeniu z szeroko rozwiniętém młynarstwem, znaczny przemysł całego Szląska austryackiego, miast Bielska i Białéj i przyległe samemu Krakowowi górnicze zakłady i młyny mają swój targ zbożowy na Baranie i Kleparzu. Ceny targu krakowskiego wynoszą się przeciętnie nad normę wielko-handlową od 10 do 15%.

W nierównie mniejszéj mierze wynosi się nad nią targowisko Lwowa podtrzymywane samym tylko przemysłem miejscowym z większą zamożnością rąk podejmujących handel zbożowy. Przewidzieć jednak można, że pod napływem wielkich ilości zboża idącego od Brodów, Podwołoczysk i Czerniowiec nadwyżka targu lwowskiego zejdzie wkrótce na mało znaczące rozmiary.

Stosunkowe nadwyżki cen na targowiskach w zakresach szerszego rozwoju przemysłowego położonych sprowadzają w obecném położeniu rzeczy wielkohandlowych ten skutek, że większe komisy zbożowe muszą poszukiwać miejsc tuż za ich obszarem dowozowym położonych. Z téj to przyczyny n. p. filia tarnowska banku krakowskiego dla handlu i przemysłu większe może oddawać usługi rolnictwu, niż sam komis krakowski z położenia rzeczy ograniczony nieomal na samo pośrednictwo w handlu miejscowym; z téj też przyczyny wrocławska filia banku Kwileckiego i Spółki nie założyła agentury swéj we Lwowie, ale w Tarnopolu. Tak samo powstający „handel wywozowy“ w Warszawie poczuje niebawem potrzebę założenia agentur w Nurze położonym na przecięciu linii kolejowéj z linią Bugu, w Brześciu litewskim, w Lublinie i Piotrkowie. Inaczéj bowiem nieunikniony w takim razie wielki ogrom magazynierstwa warszawskiego ciężyłby swemi kosztami niepotrzebnie na cenach miejscowych dalszych części kraju. Dobra organizacia handlu wywozowego musi w swém rozgałęzieniu posiadać łatwość naginania się do popytu każdéj chwili i dyrygowania zboża zaraz z miejsca pierwszéj odstawy podług zachodzących kon-

junktur, albo na zaspokojenie ukazującéj się potrzeby miejscowéj — albo z pominięciem targowisk krajowych wprost i bez zwłoki na targi wielkohandlowe. Tą drogą postępując instytucya tego rodzaju zbadać téż może najlepiéj niedostatki sieci kolejowéj i wpływać przeważnie na najracyonalniejsze dopełnienie jéj.

Pozostaje nam jeszcze do zbadania ostatni rodzaj przewoźnictwa: żegluga morska.

W stosunkach żeglużnych zyskano przekonanie, że rozwożenie ciężarów na dalekie wody opłaca się tylko przy użyciu wielkich kliperów o przynajmniéj dwutysięcznym beczkomiarze [1]). W stosunkach żeglużnych na morzach europejskich chodzi często bardziéj o szybką zamianę mniejszych partyj towarowych, o częstsze obrócenie tym samym statkiem, a ztąd o szybkość w ładowaniu okrętu. Dla tego przeciętny najkorzystniejszy beczkomiar ustalił się na wysokość tysiąca beczek. Ale płytkość wielu wybrzeży i wjazdów portowych morza Czarnego (limany, ujścia Dunaju etc.), a szczególnie Baltyckiego morza stała się przyczyną zachowania jeszcze znacznéj liczby okrętów bardzo niskiego beczkomiaru, używanych w zwyczajnych czasach tylko do żeglugi pobrzeżnéj (*cabotage*), ale w razach nagłego wywozu branych i pod zboże. Najmniejsze okręta schodzą do 100 beczek zawieru.

Taniość transportu zostaje w prostym stosunku z zawierem okrętu — im większy beczkomiar, tém tańszy transport — a w odwrotnym stosunku z popytem za okrętami — im większy popyt, tém droższy transport.

Częsta zmienność tych okoliczności wpływających na wysokość cen transportowych, staje się przyczyną bardzo szerokiéj skali tych ostatnich, które schodząc w chwilach braku zatrudnienia okrętów, lub w razie chęci zabrania zwrotnego ładunku przy nagłym odjeździe, do bajecznie niskiego stopnia, podnoszą się natomiast w razie gwałtownego popytu za niemi do wysokości nader niezwykłych żądań.

I tak w chwilach stagnacyi handlu zbożowego, kiedy Odessa wyjątkowe tylko wysełki do portów morza Niemieckiego uskutecznia, transport na żaglownych okrętach z Odessy do Londynu lub Antwerpii wynosi przeciętnie 15 fr. z dodatkiem 15% za 1000 kilogramów, obok asekuracyi w lecie $^3/_4$ do $^7/_8$% a w zimie $1^1/_4$ do $1^1/_2$%;

---

[1]) Beczka (Tun, Tonne), jednostka idealnéj miary zawieru okrętowego, brana dotąd w znaczeniu pewnéj objętości = 5 kwarterom = 23 mecom wied. = 1453,95 litrom. W francuskich transportach zbożowych odnosi się dziś do wagi zboża i znaczy 1000 kilogramów. Życzyćby należało, ażeby ten rodzaj oznaczenia zawieru okrętowego, nadzwyczaj ułatwiający wszelkie obliczenia, powszechnie przyjętym został.

w czasie zaś wielkiego nawału wysełek w końcu roku zeszłego, pracujące zwykle po umiarkowanych cenach instytucje nawigacyjne: *„Services maritimes des Messageries impériales“* — i *„Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur“* ogłaszały od 1 grudnia ubiegłego roku *„jusqu'à nouvel avis“* i z zastrzeżeniem sobie podwyższenia w razie zmiany w usposobieniach placu lub niespełna wypełniającego statek ładunku — cenę 3 fr. za 100 kil. na przestrzeni tylko od Konstantynopola do Massylii. Najmy w Odessie i na dorywczo nastręczających się okrętach były w tymże czasie bez porównania droższe.

W Gdańsku, który daleko bliżéj nas obchodzi, zmienność cen w różnych porach i na okrętach różnego beczkomiaru przebiega niesłychanie rozległą skalę od $^1/_4$ szyllinga do 5 szyllingów za kwarter. Przeciętną zwyczajnych czasów żeglużnych można przyjąć po 1 sz. za kwater, co redukując na kilogramy i monetę pruską, wyrazić możemy przez $4^1/_2$ sgr. (27 gr. p.) za 100 kilogramów; z asekuracyą i ubocznemi wydatkami dajmy $1^1/_2$ złp. za 100 kilgr.

Porównajmy te koszta z kosztami transportu na kolejach żelaznych. Z Wrocławia do Antwerpii wynoszą dokładnie obliczone koszta [1].

za worek......	fr. 1
transport i cło .	6,50
razem..	7,50 fr. = 2 tal. pr. = 12 złp.

Pozostają jeszcze nieznane nam dokładnie koszta przewozu z Antwerpij do Londynu.

Koszta te porównane z kosztami przewozu w zwyczajnych czasach z Gdańska do Londynu wytłumaczą nam najpierw przyczynę, dla któréj transportowane zboża schodzą z koleji żelaznych, zwracając się jak mogą najrychléj ku najprzyleglejszym portom morza baltyckiego, ale zarazem obudzić powinny pytanie, dla czego w obec stosunku odpowiednich kosztów dalszego transportu zboże na targu Gdańskim nie jest o 10 złp. droższém od cen wrocławskich, i dla czego ceny Gdańskie nieoddziaływają w stosunku takiéj nadwyżki na wszystkie ceny miejscowe aż do zabużańskich krajów?

Pytanie to rzuciliśmy już teraz, bo się każdemu z samego porównania kosztów żeglużnych z kolejowemi nasunąć musi, rozwięzywać go jednak na tém miejscu jeszcze nie będziemy, bo wolimy

[1]) Wyjęte z rachunku antwerpijskiego.

to uczynić w związku z resztą kwestyj wielkohandlowych, które nam się jeszcze w dalszym ciągu przeglądu naszego nawinąć muszą. — Zwrócimy tylko uwagę na zyskany już pewnik, że w stosunkach miast portowych nadbaltyckich musi leżyć pewien zasób potężnych środków handlowych, których umiejętne pochwycenie sprowadzić musi nieodzowną podwyżkę cen krajowych, a te nam tylko wskazać może staranny rozbiór wszystkich działających tu czynników.

Pierwszy wzgląd należy się temu czynnikowi, bez którego nie ma portu, — wodzie.

Położenie Gdańska pod względem handlowym jest jedném z najdogodniejszych nad Baltykiem. — Na korzyść tego położenia składa się bardzo wiele rzeczy, które wszystkie w wysokim stopniu dotykają sprawy naszego handlu zbożowego.

Zatoka Gdańska najgłębiéj ze wszystkich południowych wbiega w ląd stały. Od zachodu zasłaniają ją wyżyny kaszubskie, impet i ostrość wiatrów wschodnich łamią lasy okrywające litewską wyniosłość pogórza bałtytycko - uralskiego. Na północ ma przed sobą najrozleglejszą przestrzeń morza baltyckiego.

Zwolna tylko zmieniająca się temperatura atmosfery nadwodnéj od północy, i zacisze dobrze osłonionego miejsca sprawiają razem, że port Gdański w początkach zimy daleko późniéj zamarza, niż wszystkie inne porty baltyckie.

Na wiosnę zaś pierwszy popęd rozmarzania idzie od stałego lądu, dla tego odwilż tu naglejsza niż gdzie indziéj. Sprawia to przestronne obramienie zatoki lądem i przyległość od południa szerokich spłaz czarnoziemu Żuław, które się bardzo rychło silnie ogrzewają. Przytém Wisła nadbiegająca głębiéj z południa i z szerzéj ogrzanych stron, niż inne rzeki do Baltyku uchodzące, sprowadza stosunkowo cieplejsze wody.

Tak najpóźniejsze zamarzanie portu Gdańskiego, jak i najrychlejsze ustąpienie zeń lodów na wiosnę, w porównaniu z innemi portami baltyckiemi, stwierdzone są zestawieniem długoletnich starannych zapisków, a jest to rzecz wcale nie małéj wagi, bo sprowadzająca znaczne przedłużenie pory żeglużnéj i rybołówstwa. Szczególnie rychłe uwolnienie się z zakucia zimowego uzdalnia Gdańsk do przodowania w kampanji wiosennéj i uprzedzania wszystkich innych portów na targach zbożowych europejskiego zachodu.

Leży przytém Gdańsk nad rzeką przepływającą z przytokami swemi najzyzniejsze strony północno-wschodniéj Europy, — jest przeto najnaturalniejszym składem ich płodów surowych i miejscem, z którego wspomniane strony najwłaściwiéj mogą się zaopatrywać

w swe potrzeby zamorskie. W normalnych więc stosunkach handlowych, które dziś z znanych powszechnie przyczyn bynajmniéj jeszcze nie istnieją, komunikacya między Gdańskiem a obszarem jego dowozu powinna się odznaczać wielką stosunkową tanością transportu na podstawie możliwéj zupełnéj równowagi dowozu i odwozu.

W dawnych czasach stosunki kontynentalne Gdańska sięgały nawet w inne porzecza. Wielokrotne bowiem rozramienienie Wisły i przyległych jéj rzek ku wschodowi i niezwyczajne ich powikłanie się z sobą czyni Gdańsk poniekąd miastem leżącém nad ujściem trzech rzek Wisły, Pregeli i Niemna, co szczególnie w dawnéj historji handlowéj tego miasta ważną odgrywało rolę.

Kilka napomknień wyjaśni to dostatecznie.

Powyżéj Gniewa, w miejscu które się w języku flisowskim zowie „Głową", a podług miejscowego nazwania „Montauer Spitze", dzieli się Wisła na dwie odnogi. Z tych wschodnia pod nazwą Nogatu uchodzi w bliskości Elbląga do hafu fryskiego; druga zaś — właściwa Wisła płynie daléj ku północy, jakby w tym kierunku miała ujść do morza, ale zbliżywszy się do niego na odległość już tylko jednéj mili, nagle znów się dzieli i jedno jéj ramie Szkarpawką zwane, wygina się na wschód do hafu; drugie zaś nazwane Leniwką zwraca się na zachód i równolegle z brzegiem morza płynąc, po przyjęciu w swe nurty Motławy nagłym zakrętem zawraca znów ku północy i tu dopiero uchodzi do morza.

Bardziéj zaś ku wschodowi Pregela, płynąc od wschodu na zachód, zbiega do tego samego hafu fryskiego, do którego Nogat i Szkarpawka uchodzą. Przed ujściem swém jednak oddziela znów Pregela odnogę swą Dejnę i tą do hafu kuryjskiego zdąża. Niemen nareszcie dzieli się téż przed ujściem swém na dwie odnogi. Północną (Russą) uchodzi do Baltyku pod Kłajpedą, południową zaś, Gilją, do kuryjskiego hafu. Można więc, jadąc Niemnem od Kowna spuścić się Gilją do hafu kuryjskiego, podbić się w górę Dejną aż do miejsca, gdzie z Pregeli wypływa, spuścić się Pregelą do hafu fryskiego, a ztąd przez haf, Szkarpawkę i Leniwkę dobić do samego Gdańska.

W czasach kwitnienia gdańskiego kantoru w Kownie po linii téj schodziły do Gdańska wszystkie surowe płody okolic nadniemeńskich, a nawet i dalszych, ilekroć tylko zawichrzenia na morzu baltyckiem wstrzymywały ich właściwy odpływ na morze.

W takich chwilach Gdańsk nabierał znaczenia rzeczywistego portu Niemna. Częste pojawianie się tych zawichrzeń na morzu baltyckiém bądź z chciwości flibustyerów, bądź z kupieckiéj za-

wiści różnych potęg morskich, i każdorazowe wsuwanie opisanéj linii rzecznéj w miejsce zwykłéj komunikacyi morskiej, stały się główną przyczyną przejścia na Gdańsk wszystkich tych stosunków handlowych nadilmeńskich i nadniemeńskich, — które odwiecznie dzierżyło miasto Wisby na Gotlandyi, i przyczyniły się niemało do wzrostu naszego zbożowego portu. Jako jedna z głównych przyczyn pierwotnego wzrostu Gdańska i peryodycznie używana droga wywozowa surowych płodów litewskich, linia ta związku hydrograficznego Niemna z Wisłą musiała znaleść swe pomieszczenie w przeglądzie dróg handlu zbożowego [1]).

Sprawę dzisiejszego handlu zbożowego bliżéj obchodzą inne hydrogaficzne stosunki portu Gdańskiego.

Właściwe łoże Leniwki obiega po stronie zachodniéj tę część północnych przyległości gdańskich, która dziś jest wyspą i Holmem się nazywa. Nagłe, okrągłe, prawie cofające się w kierunku swoim zagięcie Leniwki przed samém ujściem narażało dawniéj okolice tego zakrętu, a przez to i nisko położony Gdańsk na niebezpieczeństwo gwałtownych zalewów w czasie puszczania lodów na Wiśle. Zatory były tu nieuniknione. Przed niemi wezbrana Motława z Radunią mnożyły nagle wody wezbranéj Wisły. Sama natura zaradziła wcześnie złemu i jeszcze za czasów pomorskich zrobiła wyrwę prostą od ujścia Motławy do ujścia Wisły, skracającą znacznie okrągły zakręt Leniwki. Zbawienne to skrócenie łoża nadało Wiśle od ujścia Motławy do morza więcéj żłobiącego prądu i umożliwiło głębszym statkom wjazd od morza do ujścia Motławy. Łacha ta stała się odtąd wyłączną drogą żeglużną i nosi nawet nazwę Łachy żeglużnéj *(Bothmannslacke)*. Z czasów pomorskich zachowała sobie nazwę łachy warzywódzkiéj (warzywodu) i tą ją téż oznaczać będziemy.

Drugi taki upust na czas gwałtownego napływu wód, wyżłobiła sobie Wisła w roku 1840 na téjże saméj Leniwce pod wioską Neufahr powyżéj Gdańska przez najwęższy pas Mierzeji [2]) tak, że odtąd Gdańsk nigdy na zbyt zatrważające wezbranie Wisły narażonym być nie może.

Widzimy tu, że spotęgowane siły natury wyręczyły pracę ludz-

---

[1]) Bliższe szczegóły o towarach przewożonych tą drogą, o jéj kanalizacyi, o pierwotném znaczeniu miasta Wisby i ważności kantoru Kowieńskiego znajdzie czytelnik w dziele Teodora Hirscha: *Danzig's Handels- und Gewerbegeschichte.*

[2]) Mierzeją (po niem. *Nehrung*) nazywa się pas naniosów *(Dünen)* ciągnący się wzdłuż wybrzeża morskiego, od ujścia Wisły aż do końca języczka, oddzielającego haf fryski od morza.

ką i zastąpiły poprzedni brak przezorności, która od wieków to samo powinna była uskutecznić. Téj wskazówki nie trzeba spuszczać z oczu i przy dalszém działaniu. Dla nas przegląd tych zajść zdziałanych przez własną potęgę rzeki jest szczególnie z tego względu ważnym, że przy następnych uwagach nad koniecznością pogłębienia wód rzecznego portu gdańskiego podług tych wskazówek oceniać będziemy należytość względu na bezpieczeństwo Gdańska.

Najszczególniejszy wpływ na stosunki portowe Gdańska wywierają dwie rzeczki, w obrębie samego miasta uchodzące do Leniwki, Motława i Radunia. Rzeczki te właściwościami swemi różniące się znacznie od własności innych rzek polskich, były od początku nieodzownym warunkiem powstania Gdańska jako portu morskiego i stanowią dziś główną podstawę wyniesienia Gdańska na stopień daleko znaczniejszego portu.

Z tych względów należy im się poświęcenie starannéj uwagi.

Większa część miast portowych nad ujściami wielkich rzek położonych ma do walczenia z przeszkodami żeglużnemi, które sama natura tych rzek sprowadza. — Rwiące wody w czasie obfitości wylewnego spływu, toczą korytem rzeki niezmierną ilość żułu, który, póki dostatek wody nadaje siły pędowi, niewstrzymanie pchają przed sobą. Skoro zaś z nastaniem mniejszéj wody pęd ten porywający omdlewać zacznie, żuł zaczyna opadać i tworzy mielizny.

Dzieje się to zwykle przy ujściu — gdzie spad wody zbliża się do zera. Nastanie chwil zupełnie małéj wody w czasie posuchy letniéj, czyni czasami wypływ z rzeki dla większych statków prawie niepodobnym.

Wypada więc zadać sobie pytanie, dla czego Gdańsk, leżący nad ujściem rzeki najniebezpieczniejszéj pod tym względem, tylko w małéj mierze ulega téj pladze i nigdy na serjo zamuleniem wypływu portowego nie był zagrożony.

Ratują go od tego dwa niewpadające od razu w oczy, ale niemniéj przeto w skutkach swych donośne czynniki hydrograficzne.

Najpierw Leniwka od chwili rozłączenia się ze Szkarpawą — płynie prawie bez spadu, składa cały zasób swego żułu po licznych swych bocznych zatokach i już czyste wody pod Gdańsk przyprowadza. Od zgięcia pod samym Gdańskiem, płynie raptem naglej całą resztą pozostałego spadu, którego od Szkarpawy aż pod miasto nie zużyła. Bystrzejszy prąd, przy czystéj wodzie jest zawsze warunkiem większéj głębokości i równiejszego dna w korycie. Warzywód przytem czyści się na wiosnę w czasie zatorów na zakręcie Leniwki bystrym prądem i nagłém przetaczaniem lodów, któremi jakby umyślnym mechanicznym przyrządem się przeciera.

Te właściwości Leniwki i Warzywoda uchylają z ujścia Wisły mielizny i nierówności dna, ale nie potrafiłyby same przez się zapobiedz tak zwanéj Małéj Wodzie poprzedzającéj regularnie letnie wezbrania rzeki (Jakóbówkę).

Otoż temu zaradzają znów właściwości Motławy i Raduni.

Motława i Radunia podzielają własności większéj części rzek pogórza baltycko - uralskiego, a różnią się zupełnie od charakteru rzek karpackich, pogórza czarnomorskiego i równin polskich. Ostatnie wzbierają niezmiernie na wiosnę i po każdéj znaczniejszéj ulewie, staczają następnie z wielką nagłością swe wody, a w czasach skąpszego opadu wilgoci atmosferycznéj, tracą obfitość swych wód i wleką się małym strumieniem. Rzeki zaś mające wyraźne znamie pojezierskie, odznaczają się stosunkowo mniejszém wezbraniem, a celują natomiast stałą obfitością wód. Źródła téj stałéj obfitości szukać trzeba w ich górnym opływie, który nazwać można zbiornikowym (rezerwoarowym). -- Śród leśnych wyżyn znacznéj wyniosłości, odznaczających się mniejszém parowaniem wód, a sprowadzających natomiast większém umiarkowaniem miejscowéj swéj temperatury częstsze i obfitsze opady atmosferyczne, ciągną się pasma rozwlekłych jeziór, odlewających zwolna swe wody z wyższych zbiorników do niższych, a upływem najniższego z nich jest rzeka pojezierna. Pochodzącą ztąd własność stałéj obfitości wód podzielają należące do téj kategoryi Motława i Radunia między innemi z Wierzyszą (Ferse), Czarną Wodą, Brdą i Drwęcą, których stała obfitość wód przyczynia się głównie do wspomnianéj już poprzednio normalnéj żeglugi na Wiśle od Torunia do Gdańska, a następnie ze Sirgunią (Sorge) i Ciną (Thiene), które w połączeniu z ogromnym rezerwoarem jeziora Druzna (Drausen See) składają się razem na stałą obfitość wód Elbląźki żłobiącéj rzeczny port miasta Elbląga.

Między właściwościami Motławy a Raduni zachodzi znów pewna różnica, którą bliżéj oznaczyć musimy. Właściwą rzeką wysokiego (Kaszubskiego) pojezierza jest tylko Radunia. Motława zaś, chociaż ma swe źródła na powyżu, jest przeważnie rzeką nizinną. Płynąc jednak od Czczewa prawie równolegle z Wisłą, wyręcza ją w odbieraniu całego szeregu drobnych dopływników pojeziernych, a występuje przytém sama w znaczeniu ogólnego zbiornika bardzo rozległego systemu osuszeń nizinnych lewego brzegu Wisły.

Wszystkie więc wody, które w razie nieistnienia Motławy, byłyby cząstkowo zbiegły do Wisły i rozpłynęły się bez wielkiego skutku po jéj licznych ramionach, skupiają wszystkie swe siły prądowe na sam wylot Wawrzywodu i żłobią ów rzeczny port

gdański, który bez ich pomocy niebyłby wcale mógł powstać[1]). Pogłębiają przytem warzywódzką łachę i ostateczne ujście wiślane.

W cudownéj gospodarce wodnéj, którą natura opływów pojezierza kaszubskiego dla ujścia Wisły przysposobiła, leżało przeznaczenie daleko lepszego portu, niż jest dzisiejszy port gdański. Był téż rzeczywiście lepszym za czasów pomorskich i krzyżackich aż do roku 1348.

Do tego to czasu Radunia płynęła starém swém łożem i uchodząc do Motławy półtory mili przed Gdańskiem, razem z jéj prądami żłobiła większe głębie w porcie Motławskim. W roku 1348 Krzyżacy, trzymając się zasady przyjętéj we wszystkich swych warowniach, zapragnęli urządzenia młynów na zarezerwowanym swym gruncie przy zamku, który stał na lewym brzegu samego ujścia Motławy do Leniwki. — Podchwytując więc wodę Raduni powyżéj Pruszcza (Praust), oprowadzili ją na okół zachodniéj części miasta i spuścili dopiéro przy samém ujściu Motławy. Prądy żłobiące właściwy port motławski utraciły przez to siłę wspólnika obfitszego prawie w wodę, niż sama Motława. Ten kierunek niszczący dobrowolny dar natury zatrzymała Radunia aż do dzisiejszego czasu.

Między okrętami zawijającemi do Gdańska obliczają objętość żaglowców na 500 do 1000 kwarterów (czyli 100 do 200 beczek), parowców zaś na 3000 do 6000 kwarterów (czyli 600 do 1200 beczek). Mniejsze statki ładują się w porcie Motławy, na większe przekłada się zboże ze stratą kosztów i hawaryj, dopiero na przystani otwartego morza.

Z poprzednio zestawionych uwag wynikało, że najtańszy transport odbywa się na statkach najwyższego, przynajmniéj tysiącznego beczkomiaru. Takie statki do portu miejskiego zawijać nie mogą — a ładowanie na przystani morskiéj pociąga za sobą koszta zniżające bardzo taniość transportu.

Żeby więc osiągnąć najwyższą możliwą taniość transportu zboża z Gdańska do Londynu, powinnoby się pogłębić i rozszerzyć port motławski i zapewnić mu głęboki odpływ do morza.

Rzecz taka odbywa się najtaniej przez dostateczne spotęgowanie żłobiącego prądu wód i ustalenie szerokości łoża w rozmiarach tak zastósowanych do siły prądu, żeby ostatnia, nie mogąc się rozpierać, tylko na pogłębienie działać mogła.

---

[1]) Właściwym portem gdańskim jest ta część Motławy, która przed samém swém ujściem do warzywódzkiej łachy, przepływa ostatnią ulicę miasta, otoczoną z obu stron spichrzami i opatrzoną drewnianym bulwarem.

Szczegóły przeprowadzenia prac tego rodzaju wchodzą już w zakres techniki specjalnéj. Naszą rzeczą jest wykazać tylko możność takiego przedsięwzięcia, polegającą jedynie na dostatku żłobiącéj wody.

Zwrócenie Raduni do dawnego łoża wystarczyłoby może na dostateczne pogłębienie portu motławskiego w obecnéj jego szerokości, ale chodzi jeszcze i o większą przestronność portu.

Trzeba więc zajrzyć jeszcze głębiej do sieci wód pogórza pomorskiego.

Niedaleko od źródeł Motławy, Wierzysza w lasach Montawskich poniżéj wsi Klonówki robi nagły zakręt ku północy, jakby tędy na niziny spuścić się chciała, potém zwraca się nagle ku południowi i płynąc w zakrętach przynajmniej jeszcze sześć mil wynoszących pod Gniewem do Wisły uchodzi.

Motława zaś zaraz od źródła swego spuszcza się w parowę i przepłynąwszy w nim małe jezioro spada na nizinę. — Wstęp na nizinę położoną poniżéj Czczewa znaczy zyskanie poziomu niższego od poziomu Wisły pod Gniewem. Pierwszy punkt nizinnego poziomu Motławy, odległy tylko o trzy mile od wspomnionego zagięcia Wierzyszy, gdy tymczasem kręty bieg ostatniéj do ujścia wynosi sześć mil. Jasną więc rzeczą, że za uskutecznieniem lada przekopu, wody Wierzyszy pójdą na Motławę. Wierzysza zaś jest rzeką prawdziwie pojezierną o stałéj obfitości wód i wartkim prądzie, a nadto w bliskości jezior, z których wypływa, w okolicach Schöneberga, znajdują się inne jeszcze bardzo przestronne jeziora, które łatwo można zamienić w nowe, niewyczerpane jéj zbiorniki.

Jeśli nas więc przypuszczenia, oparte na wszystkich rozważonych tu stosunkach (które oczywiście w danym razie dopiero na drodze technicznéj dokładnie zbadane być mogą), nie mylą, — to w składzie sieci wód przyległego Gdańsku pojezierza znajduje się wystarczający zasób sił żłobiących na przyprowadzenie rzecznego portu Gdańskiego do nierównie lepszéj pory. Skoncentrowanie wód Motławy i Raduni i dorzucenie do nich blisko drugie tyle świeżego prądu porącego nurty, powinno uzdolnić rzeczny port gdański do spławiania statków przewożących zboże nierównie taniej niż dotychczasowe. Wobec zbawiennego wpływu, jakiby rezultat takiéj doniosłości mógł wywrzeć na podniesienie miejscowych cen Gdańska, a zatem i stosunkowych cen całego obszaru dowozowego gdańskiego, kwestya ta staje się żywotną dla całego handlu zbożowego polskiego i niezaprzeczenie zasługuje na zwrócenie w tą stronę szczegółowych badań technicznych.

Czy się to dzieje skutkiem nieusprawiedliwionéj obawy zbytnich kosztów, czy skutkiem wstrętu do koniecznego burzenia z téj okazyi pewnéj części przyległych portowi śpichrzów i następnego regulowania praw własności na zyskanie odpowiedniego miejsca do stawiania nowych, do czego kupieccy patrycyusze miast starych nie czują zwykle wielkiego pociągu, czy téż dla braku rozpatrzenia się w stosunkach wodnych przyległego pojezierza, dość że Gdańszczanie ani się dotąd tą sprawą nie zajmowali, ani dziś nawet w tą stronę uwagi swéj nie zwracają. Podrażnieni zaś wysokością cen przewozowych, doznanych przy tłumnych wysełkach w końcu roku ubiegłego, mają natomiast zupełnie inny plan na myśli.

Zdaje się dojrzewać u nich zamiar wybudowania od śpichrzów kilku wstęg koleji żelaznéj do przystani otwartego morza i naładowywania tu okrętów większéj objętości.

Ale brzegi przystani morskiéj są miałkie. Wielkie okręta zarzucać muszą kotwicę daleko od wybrzeża. Po za dowozem koleją, pozostanie jeszcze dalszy dowóz na mniejszych statkach do okrętu z całą niedogodnością kosztownéj manipulacyi.

Projekt ten w takim tylko razie nabrałby znaczenia, gdyby był pojęty na bardzo wielką skalę. Po szerokiéj kamiennéj tarasówce (molu), wszystkie wstęgi kolei żelaznéj powinny dochodzić aż do téj części głębokiego morza, na któréj okręty bezpiecznie przystawać mogą. Końcowa część tarasówki powinna być dość przestroną, żeby na niéj można ustawić przyrządy do mechanicznego ładowania i kończyć się latarnią morską.

Ale kto ma wyobrażenie o trudnościach poprowadzenia kamiennéj tarasówki przez mielizny powstałe z odwiecznego żułu rzecznego, jakiemi wybrzeża gdańskie są otoczone, ten pojmie łatwo kolosalność kosztów takiego przedsięwzięcia. Mole stawiają się zwykle tylko na uzupełnienie zatok skalistych na twardym gruncie, zdala od ujścia rzek, jak pod Cherbourgiem. W żułowatéj mieliznie zatopić pierwéj trzeba całe góry skał, nim się tarasówka nad poziom wody wychyli, a potém uprzątnąć (odbagrować) całe szeregi wysp, które się wzdłuż boków nasypu wyniosą. Wobec widoku takich trudności, godziłoby się przedsięwziąść pierw porównawcze badania techniczne co do względnych wartości dwóch przedsięwzięć, z których jedno wprzęga do pracy samodzielne siły posłusznego żywiołu, a drugie usilnością pracy ludzkiéj pragnie zwalczyć nieobliczoną potęgę oporu natury.

Cokolwiekbądź się stanie, zaznaczyć trzeba z zadowolnieniem, że nad starym, zastojałym Gdańskiem, powiał duch postępu. Rychléj czy późniéj, pod naciskiem jakiegobądź zdania, niewłaściwość

drogiego transportu na małych statkach zostanie usuniętą.

Ale taniość żeglużnego transportu zależy od dwóch warunków. Pierwszy polega na wyłącznem używaniu statków najstosowniejszéj objętości i zostaje w ścisłym związku z dogodnością portu; drugi zaś polega na stałéj równowadze popytu za statkami i ich podaży i zależy od właściwości placu handlowego.

To nam otwiera nowe pole spostrzeżeń.

Gdańsk, w kupieckiem znaczeniu placu zbożowego, zatrzymał jeszcze dużo nawyknień pochodzących z czasów patrycyatu średniowiecznego. Właściwości jego zbliżają się więcéj do systemu składowego, niż obrotowego. Kupiec gdański tylko w chwilach bardzo ożywionego handlu, kupuje zboże na zbycie go zaraz od ręki, w czasach zwyczajnych skupuje je na spekulacyę. Wyczekiwanie lepszych konjunktur i magazynowanie zboża pociąga za sobą ogromne koszta, w chwili zaś podwyżki cen, wzrastają stosunkowo koszta transportu morskiego, wysełki nie mogą się uskutecznić dość szybko i ostatnie partye, zastając już zboże amerykańskie i odeskie na placu londyńskim nie mogą zrealizować spodziewanych zysków.

Wynika ztąd, że same zyski pierwszych wysełek w chwilach ożywionego handlu zbożowego muszą przeciętnie pokryć cenę zakupna, koszta magazynowania i drogiego transportu, a w końcu jeszcze i straty chybionéj spekulacyi. Podług tych wyników długoletniego doświadczenia, kupiec gdański normuje przy zakupnie zboża stosunek cen miejscowych Gdańska do cen londyńskich. Stosunek ten zostaje prawie niezmiennym z małą tylko korzyścią producenta w chwilach ożywionego ruchu handlowego.

W czasie ostatniéj ożywionéj kampanii zbożowéj, chwiejne notowania giełd angielskich przebiegały skalę 59 do 63 szyl., wynosiły więc w przecięciu 61 szyl. za kwarter pszenicy. Stosunek średniéj wagi kwartera do stu kilogramów, wypada przeciętnie jak 2,15:1 [1]). Sześćdziesiąt jeden szylingów za kwarter czyni więc 27½ szylingów za 100 kilogramów. Przeciętne zaś ceny gdańskie z tego samego czasu nie przenosiły 7 tal. 15 sgr. czyli 22½ szylinga za 100 kilogramów. Różnica więc cen gdańskich a londyńskich wynosiła w cza-

---

[1]) W notowaniach londyńskich kwarter znaczy 500 funtów angielskich (112 funtów angielskich równa się 50,8 kilgr.,) co od powyższego obliczenia zawieru litrów mało się różni. — W Hull cena za kwarter po dawnemu podług objętości się notuje.

sie bardzo ożywionym 5 szylingów czyli 1 tal. 10 sgr. (10 złp. i ażio na walucie pruskiéj).

W czasach zaś zwyczajnych ostatniego dziesiątka lat, przeciętne ceny londyńskie wynosiły 56¼ szylinga za kwarter, czyli 25 szylingów za 100 kil., przeciętne zaś ceny Gdańska z tegóż czasu wynoszą około 6 tal. czyli 18 szylingów za 100 kilogramów. Różnica więc cen gdańskich a londyńskich wynosi w zwyczajnych czasach 7 szylingów, czyli 2 talary i 5 sgr. na stu kilogramach (13 złp. i każdorazowe ażio na walucie pruskiéj).

Gdyby system handlu gdańskiego ze składowego, jakim jest dzisiaj, mógł być zamieniony na obrotowy, to w czasach zwyczajnych cen londyńskich, kiedy koszta transportowe przez wyższą stosunkowo podaż okrętów są najniższe, cena miejscowa gdańska unormowałaby się w następujący sposób. Od cen londyńskich wynoszących 25 szylingów za sto kilogramów, odeszłyby najpierw najniższe możliwe koszta transportowe t. j. przy obecnéj ich skali ½ szylinga za sto kilogramów, a w razie zupełnego uregulowania stosunków portowych, nawet znacznie mniéj. Następnie zysk kupiecki, oparty na doraźnym obrocie, którýby się w ciągu miesiąca uskutecznił, (i to bez najmniejszego ryzyka ze zmiany cen londyńskich wynikającego, bo napływ dalekiego zboża w czasach zwyczajnych z naszemi bliższemi dosełkami nie współzawodniczy) ograniczyłby się, drogą saméj konkurencji, na drugie ½ szylinga. Zysk ten wcaleby nie był małym, bo wynosząc 2% na miesiąc od użytéj na zakupno sumy, wynosiłby 24% rocznie od obracanego w handlu kapitału. Po odtrąceniu ½ szylinga kosztów transportu i drugiego ½ szylinga zysku kupieckiego, od 25 szylingów ceny londyńskiéj, cena miejscowa Gdańska ustaliłaby się na 24 szyling. t. j. 8 talarów pruskich, w czasie kiedy w obecnym stanie rzeczy tylko sześć wynosi.

Stałe podniesienie cen miejscowych gdańskich o 2 talary pruskie (12 złp. i ażio) oddziałałoby oczywiście na stósunkowe podniesienie wszystkich cen miejscowych w całym obszarze dowozowym gdańskim, któryby się skutkiem tego niezmiernie rozszerzył, a miasto zyskiwałoby przez to coraz większy napływ zboża, podtrzymujący ciągłość ruchu obrotowego.

Doniosłość takiéj nadwyżki, podniosłaby odrazu stosunki rolnictwa krajowego na wysokość nieznanéj dotąd pomyślności.— W głębi obszaru dowozowego Gdańska są okolice, których gospodarstwa są prawie wyłącznie zbożowe, a które z ich sprzedaży nie zyskują obecnie nawet takiéj sumy, jakaby na nie z saméj nadbitki

gdańskiéj przypadła. Zważmy przytém, że ich obecny wziątek za zboże jest dochodem brutto, od którego przynajmniéj $^2/_3$ trzeba odciągnąć na wyłożone poprzednio koszta gospodarskie, nim się czysty zysk wykaże, wynoszący tylko około 30% sumy ze sprzedaży zboża zyskanéj.

Dla tych gospodarstw nadbitek cen gdańskich miałby znaczenie poczwórnego pomnożenia ich czystego dochodu a tém samém i odpowiedniego podniesienia wartości ziemi. — Dla gospodarstw zaś bliżéj Gdańska położonych, bardziéj natężonych (intenzywnych), mniéj przeważnie na produkcyi samego zboża opartych i stosunkowo wyższe realizujących ceny, nadbitek cen gdańskich nie mniejszeby miał znaczenie, bo usprawiedliwiałby dopiero ich może przedwczesne natężenie i zasłaniałby je od tych częstych kryz pieniężnych, zachodzących przy użyciu wielkich kapitałów obrotowych, a czyniących czysty dochód często iluzyjnym.

Zachodzi teraz pytanie, dla czego — wobec oczywistéj prawdy, że system składowy pociąga za sobą wielkie koszta magazynowania, sprawia drogość transportu morskiego, przygniata ceny miejscowe i odstręcza przez to napływ zboża, obrotowy zaś obywa się bez zbytnich zsypów, wyzyskuje najtańszy transport, podnosi ceny i zwabia na plac coraz większą liczbę producentów — zamiana grubszych ale peryodycznie tylko wpływających zysków, na szereg mniejszych ale częstych, a przez to w ostatecznéj sumie większych korzyści nie wyrosła w Gdańsku z samego, z duchem nowszych czasów tak zgodnego współzawodnictwa kupieckiego?

Na zbadanie przyczyn tego zjawiska wypadnie nam spojrzeć nieco głębiéj w odrębny zakres właściwości placu gdańskiego.

System, który trwa dotąd w Gdańsku z wykazaną szkodą producentów ziemi naszéj, powstał i spotężniał za czasów ruchoméj skali wchodowego cła na zboże w Anglii.

Cłem wchodowém protegowała Anglia produkcyę zboża krajowego. Oznaczenie wysokości cła wchodowego w obrębie ustawą przepisanéj skali pozostawionem było dowolności ministrów mających działać na podstawie konjunktur zbożowych. Dopóki zasoby krajowe wystarczały na potrzeby targowisk miejscowych, wysokie cło wchodowe spędzało zupełnie zagraniczne zboża z targów angielskich. Szczególnie w czasach, kiedy torysowie znajdowali się u steru państwa, wysokie cło utrzymywało się w interesie wielkich posiadłości ziemskich aż do ostatniéj, tajonéj poprzednio chwili, w któréj brak zasobów krajowych zagrażał nagłém przesileniem konsumcyjném.

Wtenczas skala cła wchodowego spadała na najniższy stopień, a obok tego wzrastały nagle ceny pod wpływem panicznego przestrachu.

Tego rodzaju przesilenia targu zbożowego angielskiego były bujném polem wzrostu spekulacyj kupieckich. Wobec nich zorganizował się system składowy Gdańska. W dobrze wyrachowanym interesie kupiectwa, spekulacya i wielkie magazynowanie były na czasie. Kupiec gdański, w porze wysokich ceł wchodowych skupował za bezcen zboże nie mające zagranicznego odpływu, a w chwili nagłego zniżenia skali cłowéj realizował, mimo wszelkich kosztów długiego magazynowania, ogromne zyski.

W niedostatku telegrafów i statków parowych, Ameryka dowiadywała się zapóźno o otwarciu angielskich targowisk, brak kolei żelaznych wstrzymywał zboża głębokiego kontynentu, kupiec baltyckiego portu nie napotykał współzawodnictwa i był wyłącznym panem chwilowych konjunktur. Do skupywania wielkich mas zboża, potrzeba było wielkiego majątku. W zastępie kupców i magazynierów, skupiły się więc wielkie potęgi finansowe, wyosabniając się w sposób kastowy z łona reszty mieszczaństwa. Zgromadzili w swych rękach wszystkie główniejsze posiadłości miejskie i zabudowali śpichrzami całe otoczenie motławskiego portu.—Pozawiązywanych stosunków z kołami kupieckiemi placu londyńskiego strzegł każdy z nich z zazdrością przypominającą ducha staréj Hanzy.

Wśród takiego porządku rzeczy wyrobił się ten duch twardych nawyknień, ciasnych widoków i mrukliwego uporu, który zawsze charakteryzuje możne korporacye, powstałe pod wpływem dawnego monopolu i przeszkód tamujących ruch ogólny.

Koleje żelazne, telegrafy, bardziéj uogólniony ruch nowszych czasów, a nadewszystko b i l z b o ż o w y angielski znoszący ruchomą skalę cła wchodowego, podkopały racyę bytu dawnych systemów handlowych panujących na Baltyku, ale duch starego Gdańska przetrwał te zmiany w głównych dążnościach swych nawyknień.

Światło nowszych czasów nie jest obcém dzisiejszemu kupcowi gdańskiemu; ale racyonalnością postępu posługuje się z oględnością przypominającą ducha dawnych czasów i we wszystkiém z nawyknieniami swemi pogodzić je pragnie.

Względem obszaru swego dowozowego na Powiślu, stara się wyzyskać stanowisko swoje jako pana portu, a w utrzymywaniu odstępu cen miejscowych gdańskich od londyńskich, nie rządzi się zasadą możliwéj taniości transportu morskiego, ale zasadą protegujących go wyższych opłat na kolejach żelaznych, po którychby Gdańsk pominąć można. Wspomnieliśmy już o tém przy porównaniu ko-

sztów z Wrocławia do Antwerpii z kosztami transportu morskiego z Gdańska do Londynu.

Wychodząc z zasady, że w czasach zwyczajnych na targu londyńskim, odstęp ceny za wyborową pszenicę, od ceny za pszenicę średniego gatunku jest nierównie większy, niż go notacye giełdowe wykazują, a że natomiast w czasie ożywionego ruchu handlowego różnica cen między rozmaitemi gatunkami zaciera się w miarę wzrastania popytu, kupiec gdański wyseła już wyborowe gatunki zaraz od ręki przy tanich cenach przewozowych i pod tym względem wszedł już po części na tory systemu obrotowego, ale w nadwyżce cen ofiarowanych za nią utrzymuje ten sam odstęp od odpowiedniéj nadwyżki londyńskiéj, jak między ogółem cen obu miejscowości. Średnie gatunki umyślnie zaniedbywane na placu magazynuje po dawnemu. W wykonywaniu tych zasad, giełda gdańska, ożywiona duchem korporacyjnym, działa dosyć solidarnie, unikając starannie wtrętu obcego kupiectwa, czego łatwo dokazać może, dzierżąc w swym ręku władzę sytuacyi finansowéj swego miasta. Poza wskazane tu granice kupiectwo gdańskie dobrowolnie nie pójdzie, systemu swego składowego w zupełności na obrotowy nie zamieni, i taniości transportu morskiego na korzyść producenta polskiego z własnego popędu nie obróci.

Celem przeto wyzyskania téj taniości na ogólną korzyść handlu zbożowego ziem naszych, i stosunkowego podniesienia wszystkich cen miejscowych o wykazaną poprzednio różnicę dwóch talarów za każde sto kilogramów, nie pozostaje nam nic innego do zrobienia, jak przedrzeć się przez Gdańsk na morze drogą postawienia odpowiedniéj własnéj instytucyi handlowéj.

To nas wprowadza w zakres ostatniéj części naszych uwag, któréj przedmiotem ma być nader pożądana dla stosunków naszych organizacya własnego handlu zbożowego.

Potrzebę jakiejkolwiek własnéj organizacyi handlu zbożowego, czuje publiczność we wszystkich zakątkach produkcyjnych. Dowodem tego jest dość liczny zastęp domów komisowych, które częścią ustąpiły już z widowni, częścią dziś są w pełni działania, częścią w pierwszém rozwijaniu się lub dopiero w zamiarze. Do znaczniejszych policzyć musimy handle komisu zbożowego we Lwowie, w Krakowie (z komanditą w Tarnowie), w Poznaniu (z filią we Wrocławiu, z agenturą w Tarnopolu i zamierzonémi biórami ekspedycyjnemi w Brodach i Podwołoczyskach), w Toruniu z agenturą w Bydgoszczy i zamiarami komandyty w Gdańsku; nareszcie

pozostający dopiero handel „wywozowy“ w Warszawie z niedostatecznie jeszcze określonym rozwojem agentur i kilka drobniejszych prowincyonalnych domów zleceń.

Powstanie tych instytucyj, uwolniło publiczność polską przyległych im okolic od wyzyskiwania przez drobną spekulacyę, która dawniéj niezmiernie przytłumiała wysokość cen miejscowych. Zadanie to o tyle możemy uważać za spełnione, że, chociaż skutkiem rozmaitych wpływów, a szczególnie skutkiem mnogich pozostałości z dawnych obrachunków, drobna spekulacya skupuje jeszcze znaczne ilości zboża krajowego, to zawsze już w podawanych cenach wyrównywać się musi na ogólnie podwyższający popęd idący od naszych instytucyj handlowych. Samo ich zjawienie się i niezachwiane trwanie wywiera już ten skutek. To też porównywając dawniejsze ceny miejscowe obszarów ulegających wpływowi instytucyj naszych z późniejszemi, znajdziemy pocieszający rezultat, że od czasu zjawienia się ich na placach zbożowych stosunek cen naszych krajowych do cen europejskiego zachodu, zmienił się już na naszą korzyść.

Ale w naszém pojmowaniu rzeczy na podstawie wielko-handlowéj opartém, pozostaje jeszcze drugie, nierównie ważniejsze zadanie do spełnienia: usunięcie szkód zrządzanych handlowi naszemu przez wielką spekulacyę handlową mianowicie miast portowych nad Baltykiem.

Zwracając uwagę na ogólną odległość linji pociągniętéj przez Gdańsk, Poznań i Wrocław od Londynu i porównywając na téj odległości koszta transportu kolejowego z kosztami transportu morskiego tejże saméj odległości, znajdziemy to o czémeśmy już raz wspomnieli, że stałe ceny transportu na kolei żelaznéj wynoszą (z małą tylko różnicą) tak z Wrocławia jak z Poznania do Antwerpii 7 fr. 50 c. Cen transportu z Antwerpii do Londynu, nie znamy dokładnie. Podobno przy stałym wielkim popycie za okrętami, przebiega skalę od $^1/_2$ fr. do $1^1/_2$ fr. Biorąc przeciętną cenę jednego franka za normę, ogół kosztów transportu kolejowego i małéj części morza Północnego wyniesie 8 fr. 50 c. czyli 2 tal. 8 sgr. (13 złp. 18 gr. i ażio na walucie pruskiéj).

Wynika ztąd, że Wrocław i Poznań normują już dziś swe ceny ściśle podług danych wielko-handlowych i kosztów przeważnie kontynentalnego transportu, stanowiącego najkrótszą drogę ich odpływu. Natomiast porty nadbaltyckie, a mianowicie Gdańsk, mające możność wyzyskania transportu prawie o dwa talary tańszego, cenami

swemi miejscowemi mało tylko nad ceny wrocławskie i poznańskie się wynoszą. Wysokość kosztów kontynentalnych wyzyskują jako protekcyę swoich niskich cen miejscowych. Na drodze więc swego najnaturalniejszego odpływu, zboże ziem polskich napotyka tamę wielkiéj spekulacyi portowéj, odgradzającą je od wyzyskania na swą korzyść najtańszego istniejącego przewoźnictwa.

Przerwanie téj tamy uważamy za najważniejsze zadanie naszych instytucyj handlowych.

Nastręczają się pod tym względem dwa główne środki:

Instytucye handlowe obywatelskie, mając w swym komisie przeważną część zbóż obszaru baltyckiego a działając w porozumieniu między sobą, mogą wywrzeć skuteczny nacisk na zniżenie opłat kolejowych, a w miarę zniżenia protegującego czynnika podwyższyć w tym samym stosunku ceny portowe. Środek ten nie przechodzi granic możności i jako najłatwiejszego z oka spuszczać go nie trzeba, ale samo zniżenie cen transportu kontynentalnego, acz bardzo donośne w swych skutkach, nie jest jeszcze środkiem radykalnym zdobycia wszystkich korzyści z zupełnego opanowania najtańszéj transportowości wynikających.

Za środek przeto nierównie skuteczniejszy, uważamy urządzenie w Gdańsku wielkiéj instytucyi komisowéj z osobnym zawisłym od niéj kantorem w Londynie, któraby w zawiązaniu stosunków między wszystkiemi handlami komisowemi ziem polskich a Londynem pośredniczyć mogła. Najważniejsze węzły handlowe obszaru produkcyjnego baltyckiego, weszłyby w ten sposób w bezpośrednią styczność z najznaczniejszemi kołami kupieckiemi i finansowemi głównego targowiska obszaru konsumcyjnego.

Instytucya tego rodzaju powstać musi pod wpływem zgodnego działania wszystkich istniejących już instytucyj krajowych i musi być bardzo hojnie uposażoną. Pod ostatnim względem zyskać powinna znaczenie potęgi finansowéj, któraby i placowe niechęci gdańskie połamać i w kołach londyńskich niezawodny wstęp znaleźć zdołała.

Korzyści takiéj instytucyi dla kraju i urządzonych w nim handlów byłyby nieobliczone. Bezpośrednia sprzedaż zboża polskiego na najdroższém targowisku całego świata i wyzyskanie najtańszego przewoźnictwa, jakie zyskać można, zbogacałoby rolnictwo krajowe. Zyski tak rozległego pośrednictwa, przynosiłyby niezawodnie ogromną dywidendę, a styczność z kołami bankierskiemi londyńskiemi obniżałaby wysoki procent krajowy i zabezpieczałaby banki nasze od kryz, które w danym razie z wyłącznéj ich zależności od kredytu niemieckiego wyniknąć mogą. W tym celu zaraz od

początku instytucya taka powinna być dostatecznie uposażoną, ażeby wchodząc w niewzruszone zwyczaje londyńskie, dawać mogła młynom miejscowym pożądane zboże nasze w zamian za wystawione weksle. Pozorna ta niedogodność, stać się może źródłem wielkich korzyści. Dyskontowanie milionów wartości angielskich w kołach bankierstwa londyńskiego zyskuje dyskontującéj firmie renomę wielkiéj zamożności, a na téj podstawie można następnie dyskontować i wartości kraju naszego zyskując w ten sposób niezmiernie dla nas ważne zastępstwo kredytu niemieckiego przez kredyt angielski.

(Dalszy ciąg nastąpi).

